

1. 現状

(1) オフロード車の排ガス規制

○建設機械や農業機械を含む特殊自動車における環境規制については、国内における一般自動車の排ガス規制の進展や国際的な規制強化の流れを受けて、これまでに累次の強化が実施されている(図1)。

(2) 駆け込み需要と反動減

○建設機械では、レンタル会社の需要分について、排ガス規制対応のコストアップをレンタル価格に反映しづらい等の理由から、経過措置期間内の平成25年度中に建設機械を購入しようとする、いわゆる駆け込み需要が発生し、その後は反動減が発生すると予想(図2)。

2. 今後の政策の方向性

(1) 環境・省エネ対応型の特殊自動車の導入促進

○現状において、最新の排ガス規制に対応した特殊自動車の普及は極めて限定的。ハイブリット建機についても出荷台数は総出荷数の約2%程度にとどまっている(図3)。
○これまでも固定資産税の軽減や補助金等の措置が取られてきているが、平成18年度規制の経過措置終了を控えた駆け込み需要とその後の反動減等が足下で予想されており、さらなる導入支援策が必要。

(2) 国内における燃料使用の適正化

(3) 環境技術、省エネ技術開発の促進

(4) アジアを中心とした新興国における市場環境の整備

○今後、国内における特殊自動車関連市場については、大幅な成長を見込むことは困難なためアジアを中心とした新興国市場を確実に獲得していくことが大きな課題。
○新興国市場における排ガス規制水準の引き上げや燃料品質の向上を図り、我が国企業が有する環境技術における比較優位を十分に発揮できる市場環境を構築することが必要。

(5) 国際的な制度間調和も視野に入れた合理的かつ効果的な規制の実施

○日米欧の排ガス規制は、その規制値においてほぼ整合しているが、法制度や運用では違いが見られるため、個別の規制効果等の整理が必要。
○規制構築の中で、我が国企業による環境技術面での継続的な研究開発を促し、国際的な比較優位を維持・強化していくことが重要。

図1: 今後の規制導入スケジュール

エンジン 定格出力	平成23年度 (2011年度)	平成24年度 (2012年度)	平成25年度 (2013年度)	平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)
D1 (19kW以上 37kW未満)	(H19.10.1～H25.9.30)H18規制		(H25.10.1～H28.9.30)H23規制(新車)			(H28.10.1～H30.9.30)H26規制(新車)規制強化なし	
			経過措置23ヶ月(～H27.9.30)				
D2 (37kW以上 56kW未満)	(H20.10.1～H25.9.30)H18規制		(H25.10.1～H28.9.30)H23規制(新車)			(H28.10.1～H30.9.30)H26規制(新車)規制強化なし	
			経過措置19ヶ月(～H26.9.30)				
D3 (56kW以上 75kW未満)	(H20.10.1～H24.9.30)H18規制		(H24.10.1～H27.9.30)H23規制(新車)			(H27.10.1～H29.9.30)H26規制(新車)	
			経過措置18ヶ月(～H26.9.30)			経過措置23ヶ月(～H29.9.30)	
D4 (75kW以上 130kW未満)	(H19.10.1～H24.9.30)H18規制		(H24.10.1～H27.9.30)H23規制(新車)			(H27.10.1～H29.9.30)H26規制(新車)	
	(H18.10.1～H23.9.30)H18規制		経過措置12ヶ月(～H25.9.30)			経過措置23ヶ月(～H29.9.30)	
D5 (130kW以上 560kW未満)			(H23.10.1～H26.9.30)H23規制(新車)			(H26.10.1～H29.9.30)H26規制(新車)	
			経過措置18ヶ月(～H25.9.30)			経過措置23ヶ月(～H29.9.30)	

図2: 2013年度以降の国内出荷見通し(試算結果)

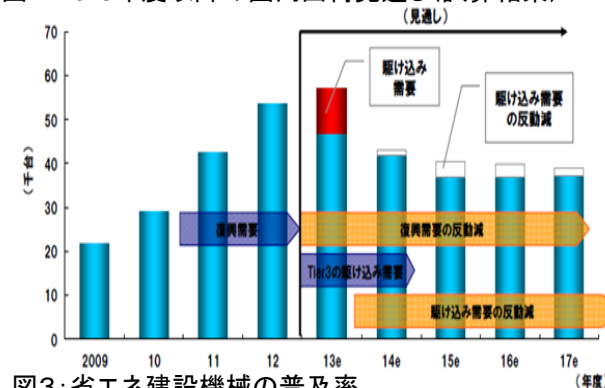


図3: 省エネ建設機械の普及率

